

были «распылены» по пехотным дивизиям, из 3 легких механизированных дивизий удалось создать только 2, а одна танковая дивизия находилась в состоянии формирования, и не оказала влияния на исход войны.

Поскольку из подвижных соединений французскому командованию удалось сформировать только легкие механизированные дивизии, представляется целесообразным рассмотреть их организацию.

В состав легкой механизированной дивизии входили разведывательный полк, одна стрелковая бригада в составе трех стрелковых батальонов и одного артиллерийского полка и одна танковая бригада. Стрелковые батальоны имели в качестве транспортных средств полугусеничные бронетранспортеры и мотоциклы. В составе каждого батальона входило по 20 танков, предназначенных для поддержки стрелков на поле боя. Танковая бригада в составе батальонов имела более 160 танков. Хотя для того времени такая организация легкой механизированной дивизии была вполне приемлема, принципы ее использования только в качестве тактического средства поддержки пехоты, оказывающей решающее влияние на исход сражения, были ошибочны.

Примечания

¹ Танки мира / Составитель Р. Исмагилов. Смоленск, 2001. С.158.

² История Второй мировой войны. М., 1974. Т.3. С.195.

³ Танки мира... С.106.

⁴ Там же. С.80.

⁵ Там же. С.84.

*Л.В. Захарова
(Екатеринбург)*

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА НА УРАЛЕ

Уральский федеральный округ имеет важное геополитическое, стратегическое и социально-экономическое значение для развития страны, укрепления экономического пространства, интеграции России в мировую систему хозяйствования.

Важное значение для обеспечения функционирования экономической и социальной сфер региона имеют транспортные коммуникации. Территорию Уральского округа пересекают имеющие общероссийское и международное значение транспортные коридоры, связывающие округ с соседними регионами европейской и азиатской частей России и обеспечивающие пропуск транзитных транспортных потоков при осуществлении международных перевозок.

Проведенное мною исследование показало, что автомобильные дороги обеспечивают более 70% от общего объема перевозок грузов и пассажиров в регионе, при этом осуществляется подъезд к шести тысячам имеющимся на территории округа населенным пунктам.

Первые документальные свидетельства о становлении и развитии дорожной сети на Урале наблюдаются во времена Ивана Грозного. Способствуя укреплению русского присутствия в далейшей Сибири, это развитие происходило благодаря труду крестьян, отбывавших установленную царской властью натуральную дорожную повинность. Для этого дорогу разбивали на участки, в зависимости от качества грунта с учетом количества населения прилегающих к ней деревень и трудоемкости работы. При Петре I натуральная повинность была впервые узаконена, условия ее отбывания для населения смягчились, на дорожное строительство стали выделяться государственные ассигнования.

Во второй четверти XVIII в. несение дорожной повинности осуществлялось двумя способами:

1. обыкновенный, когда крестьяне должны были бесплатно исправлять дороги вблизи своих жилищ,
2. пятидесятиверстный, когда все крестьянское население, живущее в пятидесятиверстной зоне, обязано было бесплатно исправлять дороги.

Во времена Екатерины II строительство и содержание дорог осуществлялось за счет следующих источников: прямое налогообложение населения; сбор платы с проезжающих; правительственные ассигнования; средства, получаемые от откупщиков за сданные на откуп мосты и перевозки (с отменой в 1763 г. внутренних таможен и сборов с мостов и перевозов — в основном за счет натуральной дорожной повинности).

В начале XIX в. происходит модернизация административной системы управления сборами дорожной повинности. С введением в 1805 г. «Комитетов о земских повинностях» размеры натуральной дорожной повинности устанавливаются законодательно на основании статьи 192

Устава о земской повинности. За проезд по мостам взимается твердая мостовая пошлина. Дорожная сеть губерний была поделена на участки постоянных и коммерческих трактов, к которым были приписаны ревизские души. С 1816 г. с каждой ревизской души начался взиматься особый сбор, а чуть позже с 1834 г. — шоссейный сбор. Губернские земства с самого начала своей деятельности, поняв невыгоды натурального несения повинностей, лежавших на населении, ходатайствовали за замену их денежными. Это, прежде всего, касалось дорожной повинности.

С середины 70-х гг. XIX в. начинается классификационное деление трактов с увеличением денежного содержания. На средства уездных земств принимается содержание уездных дорог, при этом форма содержания — натуральная или денежная — определяется земствами самостоятельно. Содержания губернских трактов и важных дорожных сооружений на уездных дорогах предусматривается за счет средств губерний. Губернские земства приступили к совершенствованию административного порядка отбывания дорожной повинности, порядка поддержания внешнего вида и проезжей части дорог, технических сооружений на них.

Высший технический надзор за проведением дорожных работ возлагался на земских архитекторов, впоследствии переименованных в дорожных техников. При губернских управах после формирования дорожного бюджета учреждается должность губернского дорожного инженера, а при уездных — по одному участковому инженеру. При этом к должности допускались только лица с высшим техническим образованием. Такой порядок надзора сохранился вплоть до 1917 г.

Для осуществления низшего надзора, за выполнением всех видов дорожных работ учреждается должность дорожных смотрителей и десятников. Впоследствии была разработана подробная инструкция по исполнению дорожной повинности для управляющих губернскими и уездными управами и лиц технического надзора, в которой был обобщен весь комплекс административных и технических норм по выполнению различного рода дорожных работ.

Начиная с первых лет своей деятельности, земства сознавали, что простого исправления полотна дорог, улучшающего путь лишь на некоторое время недостаточно. Но они не имели возможности осуществлять капитальную реконструкцию полотна и возведение таких дорожных сооружений, которые, улучшив проезд по ним, долгое время могли бы противостоять сложным природно-климатическим условиям, интенсивности движения и прочему. Всякое более или менее значительное увеличение расходов на дорожную повинность обязательно повлекло бы за собой обременение земской сметы, нанесло ущерб другим отраслям хозяйства. Это сводило шансы капитального переустройства и расширения сети дорог практически к нулю. С скромные государственные ассигнования на совершенствование сети дорог, начавшиеся с 1889 г., не оказали существенного влияния на ее развитие и совершенствование. В конце XIX в. и начале XX в. в России функционировала хорошая по тем временам сеть железнодорожных путей сообщения. Однако в отличие от промышленно развитых стран Америки и Европы наша страна абсолютно не продвинулась в плане автомобилизации страны и соответствующего развития сети теперь уже автомобильных дорог.

Советский период развития дорожного хозяйства Урала можно разбить на два этапа: 1921–1959 г., включающие самые драматические этапы развития страны, и с 1960 г. до начала перестройки. Несмотря на практически одинаковый временной охват, эти периоды принципиально отличаются по значимости вклада в развитие дорожной отрасли.

Начало централизованному дорожному строительству на Урале положила правительственная телеграмма народного комиссара путей сообщения Ф.Э. Дзержинского от 21 июля 1921 г. о создании самостоятельного органа на базе транспортно-материального управления и Центрального агентства снабжения на Урале. С 1 августа содержание и строительство дорог перешло под руководство Уральского окружного управления местным транспортом (Уралокрумт).

После многочисленных реорганизаций строительных учреждений в губернских отделах сформировались специальные дорожные органы, объединяемые теперь уже самостоятельной организацией — «Уралоблдортрансом». По материалам предприятия СОГУ «Управление автомобильных дорог» в 1924 г. финансирование строительства и ремонта дорог государственного и областного значения увеличилось почти вдвое, окружного значения — в три раза по сравнению с прошлыми годами.

По окончании Первой Мировой Войны большая часть государственных дорог, мостов и искусственных сооружений на них пришла в упадок, что являлось главным препятствием на пу-

ти начавшегося районирования Урала и затрудняло развитие промышленности и других отраслей хозяйства. В этих условиях правительство как никогда раньше осознало необходимость строительства дорог — кровеносных сосудов региона. Формируются источники финансирования дорожных работ — государственный кредит в золотых рублях; определяются первые перечни государственных дорог; составляются планы физических объемов реконструкции разрушенных участков дорог, мостов, труб, паромных переправ; утверждаются соответствующие годовые сметы.

С появлением к началу первой пятилетки качественно нового транспортного средства — автомобиля значимость дорог еще более увеличивается. В это время устраиваются «Недели Автодора», месячники борьбы с бездорожьем, первые автомобильные агитпробеги. Появляются характерные для того времени идеологические призывы: строительство и содержание дорог должно осуществляться собственными силами населения, для этого организуются показательные работы.

Свертывание НЭПа, начавшаяся коллективизация и, главное, гигантские финансовые затраты на развернувшееся индустриальное строительство неизбежно привели к уменьшению государственного финансирования дорожного хозяйства. Дефицит государственных средств, как и при царской власти, вновь стал компенсироваться отработкой населения, сначала добровольно — принудительной, а впоследствии узаконенной на государственном уровне. Уже в 1932 г. началось прикрепление отдельных дорог и участков к совхозам, колхозам, сельсоветам, машинно-тракторным станциям, дворам. Полным ходом идут месячники борьбы с бездорожьем, участие населения в дорожных работах путем прямой отработки и организации субботников получает широкое распространение. В 1933 г. правительство ввело обязательное трудовое участие колхозов в дорожном строительстве в законные рамки.

В результате анализа материалов предприятия СОГУ «Управление автомобильных дорог» было выявлено, что в 1937 г. в Свердловской области из более чем 9 тыс. км дорог местного значения грунтовые дороги составляли около 7 тыс., черные дороги (типа асфальтобетона) — 3,4 км, булыжная мостовая — 36,8 км. Это говорит о том, что страна по-прежнему задыхалась в тисках бездорожья.

Двадцатилетний период развития страны в новых политических условиях, военный период и период восстановления выпали из активной части истории развития дорожного хозяйства, которое сильно отставало от темпов автомобилизации страны — по данным моего исследования грузооборот за эти годы вырос в 15 раз, а пассажирооборот — в 82 раза.

Для восстановления этих пробелов в апреле 1959 г. были приняты Указ Президиума Верховного Совета РСФСР «Об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных, строительных и других предприятий и хозяйственных организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог» и последующее за ним Постановление Совета Министров РСФСР от 25 сентября 1959 г. «О двухпроцентных отчислениях от доходов по эксплуатации автомобильного транспорта на строительство и реконструкцию дорог». Впервые в истории дорожное хозяйство приобрело твердую финансовую базу, постоянный источник финансирования.

Начиная с седьмой пятилетки (1960–1964 гг.) дорожное хозяйство региона стало развиваться стремительными темпами, как по росту капиталовложений, так и по приросту сети дорог с твердым покрытием. Создаются первые дорожно-строительные управления: ДСУ-1 (Свердловск), ДСУ-2 (Талица), ДСУ-3 (Камышлов), ДСУ-4 (пос. Слобода Туринская). Вводятся первые автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием: Свердловск–Тюмень (2 км), Свердловск–Каменск-Уральский–граница Курганской области (105 км), Свердловск–Полевской (57 км), Свердловск–Реж (85 км), Сухой Лог–Богданович (15 км), Белоярский–Асбест (30 км), Горбунское–Байкалово (44 км) и ряд других¹. Дорожного обеспечения сельскохозяйственного юга области во многом решили две первые дорожные пятилетки. Но на очереди стояло бездорожье центральных и северных районов западной части, где сосредоточена большая часть промышленного потенциала региона. Крупные магистральные направления при неблагоприятном влиянии природно-климатических факторов практически невозможно превратить в капитальные дороги без привлечения мощных и опытных организаций Минстроя СССР. Для строительства важнейших республиканских дорог Свердловск–Пермь, Свердловск–Челябинск, Свердловск–Серов, обеспечивающих ныне надежную связь Свердловской области с соседними областями в

конце 70-х гг. был привлечен трест «Петропавловскдорстрой», работающий в настоящее время как АО «Свердловскдорстрой».

Мощный импульс дорожное строительство получило во второй половине 80-х гг. с выходом Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 19 февраля 1988 г. — «О государственной программе строительства и реконструкции автомобильных дорог в Нечерноземной зоне РСФСР».

Оказавшиеся не у дел и знакомые с дорожным делом предприятия и организаций в предкризисное время пришли на дороги. Упорство новичков в купе со стабильным финансированием дорожных работ как, показывает исследование, позволили за два года удвоить ввод автомобильных дорог в Свердловской области, доведя его до 450–460 км в год.

Таким образом, второй этап советского периода стал наиболее плодотворным за всю историю развития дорожного хозяйства области. Если в начале периода тоненькие струйки асфальтовых дорожек выходили из Свердловска и обрывались на его границах, то в начале 90-х по данным моего исследования более 7 тыс. км из 10,5 находящихся на балансе, одеты в асфальт или бетон. Удалось в сжатые сроки преодолеть вековое бездорожье: построить неплохие магистрали и обеспечить связь практически со всеми населенными пунктами региона. Качественным стал дорожный потенциал области.

Сегодня над дорожным хозяйством региона вновь нависла угроза безденежья и, как следствие этого, застой, деградация, разрушение с трудом достигнутого настоящего. Обидно, что бесценный опыт прошлого, накопленный веками, пускается по ветру. Ведущиеся в стране реформы не внушают доверия ни дорожникам, ни пользователям автодорог. В связи с этим мне бы хотелось осветить те проблемы, правильное решение которых позволит не затормозить, а ускорить развитие дорожного хозяйства Урала.

Первоостепенной, безусловно, является проблема финансирования. В промышленно развитых странах дорожная отрасль развивается за счет средств, полученных в виде частных инвестиций либо в виде налога на бензин. Во всем мире дороги являются практически самым крупным сектором для инвестиций. В России же частные инвесторы не торопятся вкладывать свой капитал в дорожную отрасль, что объясняется отсутствием правовых границ защищенности капитала, низкой степенью хозяйственного освоения территории и незначительной численностью автомобильного парка.

В России основу дорожного налога составляет налог на пользователей автомобильными дорогами, то есть налог с любого предприятия независимо от степени использования этим предприятием автомобильных дорог. Не совсем справедливо, но необходимо по причине того, что уровень автомобилизации в России пока на порядок ниже, чем в развитых странах и не может играть решающей роли в налогообложении на бензин. Увеличение налога до размеров, обеспечивающих нормальное финансирование дорожного хозяйства, приведет к тому, что стоимость налога будет не доступна для массового потребителя. Поэтому существующая форма налогообложения предприятий пока наиболее целесообразна. За рубежом дорожный фонд расходуются исключительно на дорожные нужды. Законодательством на российском и территориальном уровнях это тоже определено, но нарушается повсеместно.

Система финансирования дорожного хозяйства должна быть внебюджетной, формируемой за счет налога на пользователей автомобильными дорогами и расходоваться только на нужды дорожного хозяйства. Авторы проекта нового налогового кодекса, исключая дорожный фонд как самостоятельный вид налогообложения, провоцируют ошибки, которые неизбежно приведут к свертыванию объемов строительства, ухудшению транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог и другим регрессивным явлениям в развитии дорожной отрасли. Создание системы финансирования дорожного хозяйства, не потеряв достигнутого, — одна из важнейших задач государства в лице его федеральных структур.

Таким образом, на протяжении всей своей истории дорожное хозяйство Урала никогда не имело льготных условий, что обусловлено двумя основными причинами: беспредельные российские расстояния, тяжелые природно-климатические условия на большей части территории региона; общеизвестная капиталоемкость дорожного строительства плюс сложность технологических процессов строительства дорог.

Необходимо подчеркнуть слабое, почти беспомощное участие государства в финансировании и развитии дорожного хозяйства. Неспособность государства профинансировать развитие

дорожной сети на протяжении всего исторического периода компенсировалась отработкой населения на дорогах — будь то крепостные крестьяне в далеком прошлом или недавние колхозы и предприятия. Любопытно, что за почти трехсотлетний период форма финансирования дорожной отрасли за исключением отдельных нюансов практически не изменялась: сначала отработка, затем сборы с каждой ревизской души. Сегодня это налог с пользователей автомобильных дорог, взимаемый с предприятия, которое переносит эти затраты на себестоимость продукции, приобретаемой потребителем.

Примечания

¹ См.: Козлов Ю. Размышления о главном, или почему в России километр дороги // Уральские километры. Екатеринбург, 2001. С.29.

*М.С. Зобнина
(Екатеринбург)*

ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ УРАЛА

В отечественной практике территориальной организации производительных сил накоплен значительный опыт. Россия обладает огромной территорией с различными природными составляющими, и региональная структура в ней сложилась исторически. Особенности той или иной местности диктовали и специфику экономики в каждом регионе.

В истории России существовали различные подходы к освоению и поддержанию отдельных частей ее территории. Модели регулирования региональных процессов варьировались от определения и использования тех или иных районов как ресурсно-сырьевых приделов, до создания и воплощения планов преимущественного развития «национальных окраин». При этом создаваемые территориальные комплексы не были равно сбалансированными в экономическом отношении, как и не были самодостаточными. Уровень экономического развития в различных регионах страны всегда был неоднородным, но недостатки развития в них компенсировались многоаспектной хозяйственной интеграцией.

Одним из феноменов регионального развития являются территориально-производственные комплексы и промышленные узлы, созданные на территории того или иного региона в советский период. Каждый регион представлял собой территориально-производственный комплекс отраслей, образующих соответствующее экономическое пространство, но ни в одном регионе России не было создано сбалансированного, самодостаточного, устойчивого экономического комплекса.

Идея крупных экономических регионов, взаимосвязанных между собой, появилась в двадцатых годах XX в., что было связано, в основном, с необходимостью создания стратегически важных объектов внутри страны. В советское время регионы функционировали в едином социально-экономическом пространстве страны и были тесно связаны единым механизмом хозяйствования. Межрегиональное сотрудничество уравновешивало диспропорции, имевшиеся внутри регионов. Немалую роль в поддержании целостности экономического пространства страны сыграли строительство и четкое функционирование транспортных коммуникаций, государственные ссуды и заказы на производство той или иной продукции, поддерживающие и развивающие экономику регионов. Конкретно-историческим проявлением этого феномена является Урало-Кузнецкий комбинат, созданный в 30-е гг. XX в., который позволял решить в контексте реализации региональной политики ряд проблем, таких как: комплексное использование природных ресурсов (уральской руды и сибирского угля); рациональная организация системы управления путем стимулирования потенциала местной инициативы; эффективное использование трудовых ресурсов через создание новых рабочих мест. Но к концу XX в. Урало-Кузбасс превратился в наглядную демонстрацию пути экстенсивного развития страны в условиях ее индустриальных преобразований. Когда наметился переход к интенсивному пути развития и научно-технической стадии развития производительных сил, создание мощных ТПК, как ведущей формы интенсивного преобразования территориально-производительных сил, себя исчерпало. В связи с новым этапом исторического движения в регионе возникли новые проблемы.

Разрыв хозяйственных связей регионов в постсоветское время привел к тому, что некогда единое экономическое пространство распалось на отдельные части. К тому же, большинство из них в сложившихся новых условиях стали постепенно деградировать и превращаться в так называемые «депрессивные» районы, неспособные на эффективное развитие. Нарастание межрегио-